平成２１年１２月

自動車保有者（ユーザー）の意見を聞く懇談会

－ まとめ －

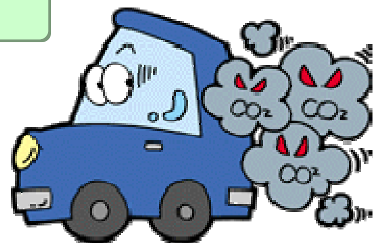


地球温暖化防止のための低公害・低燃費車の買換え普及に対する意見要望

車の安全確保のための車両点検整備等に対する意見要望

交通事故防止活動とロードサービスに対する意見要望

使用済自動車の不法投棄防止等を目的とした自動車リサイクル法に対する意見要望



社団法人長野県自動車店協会

ユーザーの意見を聞く懇談会開催概要

１　日　時　　　平成２１年１０月５日（月）　　１２：００～１５：４０

２　場　所　　　長野市鶴賀高幡７５２－８
　　　　　　　　　ホテル　メルパルクＮＡＧＡＮＯ　１Ｆ　大ホール

３　出席者　　　○　ユーザー代表者　　１６名

○　助言者　　７名　　長野県環境部環境政策課
長野県環境部廃棄物対策課
長野県警察本部交通部交通企画課
北陸信越運輸局長野運輸支局
（社）日本自動車販売協会連合会
（社）日本自動車連盟長野支部
（財）日本自動車査定協会長野県支所

○　司会者　　１名

○　協　会　　協会長以下８名

○　事務局　　７名

○　記録係　　１名

合計　４０名

懇　談　会　次　第

1　開会のことば　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　仁 科 副 会 長

2　主催者あいさつ　　　　　　　　　　　　　　　　　　　宇 都 宮 会 長

3　出席者紹介

4　協会の概況説明　　　　　　　　　　　　　　　　　　　上原専務理事

5　意見交換

(1)　地球温暖化防止のための低公害・低燃費車の買換え普及に対する要望・意見について

(2)　車の安全確保のための車両整備点検等に対する要望・意見について

(3)　交通事故防止活動とロードサービスに対する要望・意見について

(4)　使用済自動車の不法投棄等の防止を目的とした自動車リサイクル法に対する要望・意見について

6　閉会のことば　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　深 澤 副 会 長

出　席　者　名　簿

１　ユーザー代表（１６名：５０音順）

長野市	有賀　伸子	長野市	井澤　一夫	安曇野市	江藤　彰
上水内郡	大久保　富子	埴科郡	春日　久子	長野市	柄木田　英一郎
茅野市	熊谷　裕樹	長野市	小山　尭司	長野市	春原　奈央美
松本市	土屋　千里	松本市	遠山　由紀	安曇野市	梨子田　大茂
長野市	禰津　利之	長野市	原田　一亥	長野市	百瀬　明子
須坂市	山本　真理子				

２　行政機関（４名）

長野県環境部環境政策課温暖化防止係主査	宮下　文雄
長野県環境部廃棄物対策審査係	塩原　健
長野県警察本部交通部交通企画課指導官	森下　正一
北陸信越運輸局長野運輸支局首席陸運技術専門官	小池　克弘

３　司会進行

長野朝日放送報道制作局制作部部長	松坂　彰久

4　協会役員（８名）

会　　長	宇都宮　　保	長野トヨペット株式会社社長
副会長	仁科良三	株式会社ホンダカーズしなの社長
副会長	深澤　　強	松本日産自動車株式会社会長
副会長	宇都宮進一	長野トヨタ自動車株式会社社長
常任理事	伊藤幸孝	長野日野自動車株式会社相談役
常任理事	和田晶宜	株式会社長野ダイハツモータース社長（代理　取締役サービス部長　清水　誠二）
常任理事	唐沢英二	株式会社甲信マツダ社長
常任理事	増田　　勝	株式会社ホンダカーズ長野中央社長

5　協会事務局関係（１０名）

自販連理事	伏見　　剛	JAF 所長	中山　　高	査定協会査定長	小泉　　健
専務理事	上原英二	事務局長	清水金五	経理部長	花岡　　洋
業務部長	中村興治	ＲＣ所長	飯塚正紀	経理主任	小林美江子
職　　員	中村順子				

6　記録係

テスコ株式会社長野支店　　山嵜　真由美

【協会長あいさつ】

ただいまご紹介頂きました、販売店協会の会長を仰せつかっております宇都宮でございます。

皆様方には、本日は大変お忙しいところ、私ども協会が主催致しましたこの懇談会にご出席を頂きまして、誠にありがとうございます。

また、平素は私どもが経営しております自動車販売店の出先機関であります各営業所の社員などが、大変お世話になっておりますことに対し、協会を代表致しまして心から御礼を申し上げたいと思います。

さて、社団法人長野県自動車店協会といわれましても、皆様方にはあまり聞きなれない協会とは存じますが、これは、昭和３１年３月に県内において国産自動車を販売しております１５社、この内容が四輪販売店が８社、三輪販売店が７社、この計１５社によりまして、長野県自動車販売店協会を設立したのが母体であります。その当時は、長野県内の自動車は、軽四輪自動車を含めて、約２万２，０００台余りでありましたが、現在の５３年経った平成２１年４月末の自動車保有台数は、１７８万台余りと約８１倍まで膨れ上がり、１世帯当たり２．３台を保有するということで、世帯当たりでは全国では、第３番目の保有率を示しております。現在この協会は、各種メーカー１２系列の県下自動車販売ディーラー２８社が加盟して、各種事業に取組んでいるところでございます。皆様方の接点となっております各ディーラーの支店とか営業所が、今年６月末現在で　長野県下に４０２店舗、または修理工場を要しております。従業員は約６，０００名が働いており、自動車の新車中古車販売や整備点検事業などを行っております。

このような私ども自動車販売業界も大変大きな事業団体となりましたが、皆様方は、既にご承知のとおり、近年自動車に関する様々な問題、例えば交通事故の発生や地球温暖化防止策など、環境問題が大きな社会テーマとして提起されておりますことから、私どもが自動車の販売を通じて地域社会に少しでもお役に立ちたいとの考え方から、全国初のケースとして平成３年６月に社団法人長野県自動車店協会を設立致しました。自動車関連事業を通じ地域環境に優しい安心な町づくり、快適かつ交通事故のない安全で明るい街づくり等、社会貢献のために主たる公益事業として取組んでおります。

本日のこの懇談会も事業活動の一環として取り上げ、車をご利用頂いておられる方々の色々なご意見・ご要望など直接お伺いし、今後の自動車販売事業を始め、社会貢献活動に広く役立てて参りたいという趣旨で開催しているつもりでございます。本年第１７回目を数えることになりました。この懇談会の結果につきましては、冊子にまとめて全会員ディーラーに伝達すると共に、関係各方面にもお配りをして有効活用を計って参りたいと思っております。よろしくお願い申し上げます。

この後、事務局から協会活動の概要等につきまして若干の説明をさせて頂きますが、皆様方から事前にご質問やご要望の用紙をお寄せ頂いておりますので、それに基づいて懇談会を進めて参りたいと思います。

なお、皆様方からお寄せ頂きましたご意見等の中に、行政に関する問題や質問もございましたので、本日は公務ご多忙の中特に長野県環境部環境政策課及び廃棄物対策課、長野県警察本部交通部交通企画課、北陸信越運輸局長野支局から、それぞれ担当官にご出席を頂いております。

また、当協会の上部団体であります社団法人日本自動車販売店連合会と、ユーザーの皆様方と直接関係のあります社団法人日本自動車連盟長野支部（通称 JAF)、財団法人日本自動車査定協会長野県支所からも担当者にご出席を頂き、それぞれ関係する事項につきましてご助言を頂くこととしておりますので、どうぞお気軽にご意見等をお寄せ頂ければと存じます。

助言者の皆様、どうかよろしくお願いいたします。

それでは、皆様方から活発なご意見、ご質問をお出し頂き、安全で快適な車社会づくりのため、意義のある懇談会となりますよう皆様方のご協力をお願い申し上げまして、私のご挨拶とさせて頂きます。ありがとうございました。

※　質問者の敬称は省略させていただきました。

1 地球温暖化防止のための低公害・低燃費車の買換え普及に対する意見要望について

質問者	質　問　の　要　旨	摘　　　　要
春日久子	①　全世界的に環境、地球温暖化防止が叫ばれ、環境に優しいハイブリット車、電気自動車の技術革新が行われています。多くの人が購入するためには第一に価格が安くなければ今の景気不安定のこの時期買い控えてしまいます。普通自動車だけでなく軽自動車の導入も同時に進行して欲しいです。勉強不足で分かりませんが？国家プロジェクトとして各社と協同し、各社が競争して品質が優れ、低価格のハイブリット車、電気自動車をより早く世界一番に完成し、大量輸出を心がけ、低価格で販売につながれば国内でも販売促進向上に繋がると思います。 ②　全ての企業に思うことですが、販売した後のメンテナンス、アフターがその後の販売に繋がる一番大切なことでは無いかと思います。お客様の口コミでの宣伝も販売に繋がる要因になると思います。 ③　各家庭でも国の補助金でソーラーシステムの強化で電気、バッテリーの確保に努めれば良いと思います。	【協会　仁科副会長】 最近ハイブリッド車ということで、環境車の中心のようになってきていますが、それにおいてのご質問だと思います。ハイブリッド車というのは、エンジンにバッテリーとモーターとコンピュータを積んだ車をハイブリッドと呼んで、プリウスが 10 年前に市販車として発売され、もう 10 年経ちます。現在は、モーターとエンジンだけではなく、モーターとエンジンを一緒にとか、別々にとか、バッテリーだけでとか、かなり進んできております。そういう意味で、ハイブリッド車は今、いろいろな研究がされております。 それから電気自動車、EV、後は燃料電池。要するに、色々なものを研究しているのですが、新しいエネルギーと新しい動力源については、模索というか、今研究段階にあります。その中でもおそらく主流は、今申し上げた 4 つ位が主流になっていくのではないかということで、現在は、その中でもハイブリッド車が大分功を奏してきております。その他にもオートアイドリングストップ、簡易型のハイブリッド等、いろいろなものが出ておりますが、企画的にはそういった車になってきていると思って頂いていいと思います。 このハイブリッドも三拍子揃ったハイブリッドでなければ皆様方に受け入れられないということで、一つは環境性能、もう一つは走行性能、それと最後に現行車との価格帯、この三つが揃わないと、一般的にいう市販車としてなかなか受け入れがたい。この辺が大分揃ったので、ハイブリッドの人気が一気に出てきております。 ご質問にあるように軽自動車はどうかということですが、ご存知のように軽は 660cc。ここに先ほど申し上げたモーターとエンジン、モーターとバッテリーとコンピュータを積むわけですから、軽い車にそれだけ積んでハイブリッドにしてコストとか、総合性を含めて合うかどうか。ここが一番メーカーの今研究しているところだと思います。 もう一つは、各メーカーが研究しているのは、今のレシプロエンジンで徹底的に Co2 の

	④　日本は石油の資源がないのでバイオ燃料の強化に国も補助金を出して、空いている農耕地（現在、埼玉県全体ぐらいの休耕地があるようです。）の活用と職業についていない人々の就職先になればいいと思います。但し、食料の高騰は避けなければいけないと思います。 ⑤　石油がオイルマネーで高騰にならないよう全世界で監視して欲しいです。	出ない、いわゆるエミッションのきれいな車、究極のエンジンの研究もやっております。ただ、そこと噛み合わせると軽自動車は特に積むよりも、その方がいいのではないか、というところで来ております。研究はしています。スズキさんもダイハツさんも、私どもはホンダですが、これは間違いなくやって行きます。今はそういう状況だというようにご理解頂きたいと思います。一応現状をお話しておきます。以上でございます。 **【日本自動車販売連合会 伏見理事】** 　当然我々販売業界だけではなく、先ほど副会長から話がありましたとおりメーカーも含め製造業者、部品メーカー、それから海外のメーカー、輸入車についても含めて、業界としての対応をどうするかというのを今から取り組んでいるところでございます。 　それから、ご指摘の車のハード面で燃料電池車とか将来の電気自動車とか、ハイブリッドから一挙に電気自動車まで行くとは考えられないので、その間ハイブリッドから家庭用の電気、プラグインハイブリッドと言いますけれども、家庭の電気からコンセントで電気が取れるようなプラグインハイブリッド車を経てから電気自動車へ行くのだろうと思います。その過程、時間的なあるいはコスト的な研究を今から進めているというように聞いております。 　それからもう一点。このハイブリッド車にしても、将来の電気自動車、プラグインハイブリッド車にしても、そのインフラですが、今のガソリンスタンドのような各市町村に何カ所あれば全国で7,000万台保有の車を動かすのに必要な燃料の供給ができるかについても併せて考えていかなければいけない。 　それから、メンテナンスサービスです。今はガソリンでエンジンを回しているのですが、これが電気で動くようになった時の廃電池とか、電池の寿命とか、そういうものに関しても研究していかなければいけない。そういう状況にあるということだけは業界全体として今捉えておりますし、今後その研究を進めていかなければいけないということで、業界で取り組んでいる最中でございます。補足でございますが、以上です。

ねつ　としゆき 禰津　利之	①　政権交代により、これから益々加速していくであろう高速道路利用者増加に伴い、地球温暖化の原因である Co2 排出量の増加は否めません。エコカー減税と補助金制度によって環境対応車への乗り換えが活性化し、普段、自動車に何気なく乗っているユーザーも環境対応車＝地球温暖化防止という認知度が以前より高くなったと感じております。多くの車所有者が環境対応車へ買い換えるメリットを感じ、興味が上がったにも関わらず、車齢１３年に届かず買い控えた方も多数いらっしゃったと思います。 先を見据えていく中で、ユーザーが選択できるハイブリット車、電気自動車が今後数多く登場していくと思います。エコカー減税と補助金制	**【協会サービス部会　清水小委員長】** 今、我々お店での車の販売につきましては、約 6 割近くがお客様の入れ換え、あるいは紹介で成り立っております。従って、これから販売を継続していくためには、お客様にしっかりしたアフターサービスをさせて頂くということが慣用かと思います。 今アフターサービスの中には、各社とも車検までの整備パック等もございます。車の性能が非常に高くなっておりますので、性能を維持するため、または、低燃費を維持するためにオイル等のメンテナンス、これはしっかりやって頂く必要がございます。そういう面もありまして、しっかりメンテナンスをして頂くと共に、お客様により密接に接していきたいと考えておりますので、我々お店での対応等で不備等ありましたら、どしどしお店の方にご指摘を頂きたいと思いますので、今後ともよろしくお願いします。 **【長野県環境部環境政策課　宮下主査】** まずお答えに入る前に、県の温室効果ガスの排出状況ですが、直近の 2005 年のデータで 1990 年度比 15.3%の増ということになっております。県では長野県地球温暖化防止県民計画を策定し、県内の温室効果ガス排出量を 2012 年までに 1990 年度比 6%削減するという目標を掲げております。ですから、今の現状から 21%強削減しなければならないということになります。 この県民計画の取り組みの一つに、再生可能エネルギー、ご質問にあります太陽光エネルギー、または小水力による水力発電等のエネルギーの利活用ということを揚げております。県と致しましては、国で 3 年振りに復活しました家庭住宅用のソーラーシステムの補助金がありますが、これを活用して頂くように普及啓発等を進めていきたいと考えております。また、県内 30 を超える市町村で補助金制度がございますので、こちらの周知等も図っていきたいと考えております。先ほどお話がありましたが、今後も電気自動車やプラグインハイブリッドの自動車が開発されて普及していけば、家庭用のソーラーシステムにより発電した電気により走る車が今後出て来るのではないかと思います。 また、バイオ燃料の関係につきましては、日本におきましては精製したバイオ燃料が自

	度の継続に対し、政府への働きかけを各メーカーに望みます。	動車燃料に使えるかどうかというようなことを含め研究途中でございます。長野県でも遊休農地等を活用したバイオ燃料の使用について、本当にそれが有効的であるかどうかを含め、研究しているところでございます。できる限りエネルギーの有効利用ということで調査研究していきたいと考えております。 長野県内の事例と致しましては、食用廃油のバスへの燃料使用ということで、市町村で進めているという話を聞いております。⑤の質問の「オイルマネー高騰になれば世界的に監視してほしい」ということですが、なかなか長野県としてこのことについてお答えするのは難しいかと思います。 県としては、皆様県民一人一人が省エネルギーなどの取り組みを進めていかなければ、温暖化防止につながらないと考えておりますので、この普及啓発という点を強化していきたいと考えております。皆様のご協力をお願いします。
大久保（おおくぼ） 富子（とみこ）	① 地球温暖化防止のための低公害車、低燃費車の普及は大変よいことと思います。１０年以上使用している車の Co2 排出に対して杉の木が１６０本必要と言われています。これがハイブリット車に乗り換えると杉の木７０本と半分以下の木で足りるようになります。今後も地球温暖化防止のためにハイブリット車、電気自動車の補助金は続けて欲しいと思います。	
春原（すのはら） 奈央美（なおみ）	① プリウスやインサイトなど普通車のハイブリッド車はコマーシャルでよく見るけれど、軽自動車のハイブリッド車を聞かないので、この先、軽自動車はいつ頃発売されるのか分かりますか。	【日本自動車販売連合会 伏見理事】 補助金制度はご存知のとおり 6 月 19 日に始まり、対象車種は 4 月 10 日まで訴求して補助金が交付されるという仕組みで、来年 3 月 30 日、要するに今年度限りの補助金制度になっております。総予算、補正予算で 3,700 億円の補助金の予算がとられており、その時の試算の対象台数は 280 万台、軽自動車も合わせて登録車軽自動車で 280 万台というのが補正予算の枠組みでございます。
有賀（あるが） 伸子（のぶこ）	① 補助金制度がよく分かりません。同じ車種でも補助金の対象になるものとならないものがあるようですが、補助金は何によって決まっているのですか。また、補助金が出ることによって、まだ乗れる車を新しい車に買い換えることは、本当に環境に良いことなのですか。新しい車を作ることや古い車を処分することにもエネルギーや資源が必要だと思うのですが、温暖化防止のために買い換えを考える時の基準を	では現在どのくらいの交付申請がなされているのかということですが、次世代自動車振興センターのホームページに申請件数と交付件数が載るようになりました。それを見ますと 10 月 1 日現在で、全国で申請の総件数は 76 万件。審査委員会にかかって補助金が交付された件数が 23 万件です。補正予算の 3,700 億円に比べてどのくらいの金額かということですが、この 73 万件でいいますと約 1,007 億円です。それから、交付決定金額 23 万台ということですと、交付決定金額は約 244 億円という金額になっておりまして、一時期プリウスが売れに売れて来年 3 月の生産が全部受注されてしまったということで、この補助金 3,700 億円が、もうなくなるのではないかという噂が飛び交った時期もありますが、十分予算はありますので、環境に優しい車に乗り換えて頂いて、この補助金を活用して頂き

	教えていただきたいと思います。	たいということでございます。 それから、税制についてですが、前自民党の政権の時には、昨年の税制要望活動、長年自動車関係業界、我々販売業者だけではなく、メーカーもそれから JAF も自動車関係団体こぞって、長年自動車関係諸税の簡素軽減を訴えております。やっと聞き入れて頂き、昨年末に要望の一部ですが、自動車取得税と重量税の減免措置が実施されました。 今回、民主党政権に代わり、マニフェストの中で自動車関係諸税については、暫定税率を見直し本則税率に戻すということがうたわれていますので、実際来年の国会でこの予算が決まらないと分かりませんが、今のところ民主党政権のマニフェストの暫定税率を本則税率へ戻すということであれば、一番懸念されておりました補助金制度が来年 3 月末で終わると、この補助金を活用して車を買おうというお客様が来年 4 月にいなくなる。要するに業界としては、自動車を購入して頂けるお客様の需要が 4 月から落ち込んでしまうと非常に懸念しておりましたが、この暫定税率が本則税率に戻りますと、需要がそのまま継続的に回復していくのではなかろうかということで明るい希望を持っております。 民主党政権になりまして我々の業界の税制の要望活動をどの組織に、あるいはどの委員会にもって行けばよいのか。政府税制調査会というのが当然政府の中に設けられるはずですが、今のところ税制調査会がどのメンバーになるのか決まっておりませんので、それを待って我々従来の要望活動を続けて参りたいと考えております。 補助金制度と税制活動については、以上のような状況だというご説明をさせて頂きました。 【協会　宇都宮会長】 補助金制度に戻る前に先ほどのハイブリッド、電気自動車の件ですが、新しく出るハイブリッドは、ホンダのスポーツハイブリッド平成２２年２月に発売予定フィットベースのハイブリッドが同じく平成２２年の予定となっております。 それから、ボルトというシボレーのプラグインハイブリッドも平成２２年予定。日産のプラグインハイブリッド、これは電気自動車ですが、これも新聞では平成 22 年予定となっております。それから平成 23 年にはヴィッツベースのハイブリッドが予定となってお

		ります。これが今新聞に出ているハイブリッド発売の現在の予定でございます。 　それからもう一つ、先ほどのソーラーの場合ですが、現行で市販されている車の中でオプションで付く「ソーラーベンチレーション制御とリモートエアコンシステム制御」というのがございます。 　まず、ソーラーベンチレーション制御は、ルーフに搭載されたソーラーパネルにより発電された５９ワットの電力によって、炎天下等に長時間駐車した時にブロアーモーターを作動させ、車室内の換気をすることにより車室内温度を制御する機能であります。 　また、リモートエアコンシステム制御については、車両に乗り込む直前に、電子キーのリモコンボタンを押すことによって遠隔操作で、ハイブリッドシステムとエアコンディショナーシステムを起動し、車室内温度の低減をする機能であり、唯一の車がプリウスであります。 　それから、地球温暖化防止のための低燃費車の普及ということで、大久保様の杉の木 160本 Co2 車１台で必要だということですが、これは、約 2,300 kgの Co2 が 1,500cc 車で１万kmを年間で走ったとした場合に 2,300 kgで 160 本、だいたい 70 年以上の木が吸収できるということなのですが、例えば、一世帯当たりですと 6,500 kg、約 460 本の杉の木がないと吸収できない。また、人間が一人当たり呼吸する排出の二酸化炭素は年間 320 kgで、約23 本の木が吸収してくれるということで、ハイブリッドの場合は半分の排出しかしませんから、杉の木を植えて 80 年まで待っているか、補助金をたくさん出してもらって環境に優しいハイブリッド以外の車も、そんなに昔の古い車ほど出しておりませんから、そういう車にするかということでございまして、新しい政権の 25%ということが掲げられておりますが、これに対する具体策というものが見えてきておりません。やはり自動車として Co2に協力できる点は電気自動車とかハイブリットだとか、またはガソリンエンジンでも今研究されております、できるだけ Co2 の少ないリッター当たり 30 キロとか 40 キロを走るガソリン車というものも今研究されておりますから、そういうような車も逐次出てくると思います。 　それから、環境車としての基準の決め方の前に、先ほどのソーラーの場合は、県または市によってそれぞれ補助金の落ち方が違いますし、例えば長野市は太陽光発電システム普

		及促進事業ということで補助金交付、松本市が住宅用太陽光発電システム導入としての促進事業としての補助金、これは、1 キロ当たり 3 万円上限と限度がございまして、上田・岡谷・飯田・諏訪、それぞれ市によって補助金が違っております。 自動車の場合も、環境の補助金を県によってプラスアルファで支給しているところもありますし、例えば、宇都宮市は下取りを出した場合 10 万円補助するとか、岩手県でもそういう補助をしています。私どもも県にお願いのお話を申し上げたのですが、県では取り上げて頂けなかったという状況でございます。 それから、排出ガス車の決め方というのが大変難しいのですが、これは車種により排気量、総排気量、車両重量、定員、それと燃費比、これは 1 キロ走行における Co2 の排出量がどうか、それと燃費基準。そして、低排出ガス認定レベルというふうに星が 4 つとか 3 つとかに分かれており、こういう非常に大変難しい基準がございまして、それに合致したものが低排ガス車として認定されて補助が出るというような仕組みになっております。
柄木田(からきだ) 英一郎(えいいちろう)	①　私は、旧車の愛好者です。重課につきナンバープレート（長○○○○）車を維持するため一時抹消車を再登録時のみに課税するように制度化できないか。	**【北陸信越運輸局長野運輸支局　小池専門官】** ご質問の趣旨ですが、ナンバーを付けたまま一時使用を中止して、そのまま保存しておいて課税を一旦免除して頂けないかと、こういう趣旨だと思います。 自動車税は県税で、私ども運輸支局が管轄しているものではございません。制度そのものについて、お答えできる立場にはないのですが、車検制度と自動車税の関係についてお話をさせて頂き、ご理解を頂ければありがたいと思います。 いわゆるクラシックカーといわれる 30 年 40 年前の車を大事に使って長く乗る。それからこのご質問にありますとおり、「長」一文字というナンバーが大変人気がありまして、新潟県も今は「新潟」となっていますけれども、「新」一文字というのがあります。秋田県にも「秋田」の「秋」一文字というのがございます。それから、昔は手書きの車検証がありましたが、今はもうすべて電子化になり印刷をされています。これが車検のシステムの昔との大きな変化ではないかと思います。そういった中で、根拠法令となります道路運送車両法があります。道路運送車両法については、自動車の適正な使用、環境の保全、それと車をお持ちの方の所有権の公証といいまして、例え盗まれても相手の第三者に対抗し

		て自分のものだと言うことができる。そのようなシステムが出来上がっております。 　従いまして、そのシステムの中では、一旦ナンバーをお返し頂いて、使用を中止して頂くということがルールになっておりますので、ご要望のナンバーを取り付けたまま一時自動車税の課税を免除するという仕組みについては、どのような方法があるか分かりませんが、免除するという仕組みが可能であればできるかと思いますが、現行の制度では、このやり方というのは致しかねるというような　状況でございます。 　それと併せまして継続検査といいまして、一旦新規検査でナンバーが付きますと 3 年後の車検を受ける。その場合には、自動車税のお支払いをして頂く納税の確認という仕組みもございます。それから、車検を受ける時には自賠責保険等も掛かりますので、そういったものの担保。様々なことを勘案いたしますと、古い車をそのままの昔のレトロな感じのナンバーで残したいというご主旨はよく分かりますが、現行の法制度上では可能ではございませんので、その法制度の運用につきまして、ご理解を頂ければありがたいと思います。 **【長野県環境部環境政策課　宮下主査】** 　買い換え促進、温暖化防止ということでお話がありましたが、低燃費車に買い換えればいいという話ではなく、低燃費車に買い換えた後、例えば近いところは徒歩や自転車で行く。いわゆる自動車を使わないといったことも温暖化防止に　大切です。 　また、どうしても自動車を運転しなければいけないという時には、環境に優しいエコドライブ、ふんわりとアクセルを踏む、一定速度で走行するという方法で温暖化防止に寄与できるというようなことがございます。低燃費車を買ったから終わりではなくて、その後環境に優しい運転等をして頂き、温暖化防止に努めて頂きたいと思います。
なしだ　ひろしげ 梨子田　大茂	①　これだけ環境問題が騒がれていると、どういうことをしたら、どのくらい Co2 を削減できたのかと、数値が分かればいいなと思います。 　アイドリングストップや車以外で、家庭で電	**【長野県環境部環境政策課　宮下主査】** 　数値の見えるかという話かと思います。家庭における温暖化対策、例えば待機電力を削減した場合どのくらいの CO2 削減、または電気の経費で、どのくらいお得になるかというようなことにつきまして、県で温暖化防止に関するパンフレットを作成しておりまして、その裏面に環境家計簿的なものがございます。

	気を消した場合等、時間やワット数によっても違うと思いますが、目安となる物がはっきり分かれば、より興味を示すと思います。	県から配布することも可能となっております。また県のホームページでも公開しておりますので、そちらをご覧になって頂ければありがたいと思います。 また、エコドライブに関する削減につきましては、一般的なエコドライブを行うことによって 15%から 20%ほど燃費改善されるということが分かっております。例えば、仮に 10 万円年間ガソリン代を使っているということであれば、1 万 5,000 円から 2 万円程度お財布に優しいということになっております。 また、エコドライブの運行パターン別にどのくらい削減効果があるかについては、例えば発進時にふんわりアクセルすると 10%ほどの改善になるということを、省エネルギーセンターという国の外郭団体で作成した「エコドライブ 10 のすすめ」というチラシを県のホームページ上にアップしておりますので、そちらをご覧になって頂き、どんなことをすればエコドライブにつながるのか、またそれぞれの運転方法でどのぐらい燃費改善につながるのかというのをご確認下さい。内容に不明な点がございましたら県の環境政策課へご連絡頂ければと思います。削減効果が見えないとやる気がおきないかと思いますので、できる限り数値化などして、皆様の温暖化対策につながるように施策を展開していきたいと思いますので、ご協力をお願いしたいと思います。
小山(こやま) 堯司(たかし)	① エコカーの減税と補助金制度の問題で伺います。２２年３月末で補助金制度が切れるというように伺っていますが、これは３月末までに納入された車に対してなのか、あるいは末までに契約した車に対してなのか。 ② 車庫証明の件ですが、まだまだ路上駐車が見受けられますが、車庫証明というのは、どういう基準で誰がどのように許可しているのかお伺いします。	**【日本自動車販売連合会　伏見理事】** 3 月 31 日の登録車については登録の車、それから軽自動車については届出した車、3 月 31 日まで OK です。当然物理的に 3 月 31 日の登録の補助金申請用紙は 4 月上旬になります。それは、登録車が 3 月 31 日というのは登録日が決まっておりますので、申請受付日は 4 月 5 日とか 10 日とか、書類が揃った段階で粛々と補助金の申請の手続きをやっていきたいと役所から聞いております。届出車についても同じです。ですから 3 月 31 日に登録された車までが対象となります。 **【長野県警察本部交通部交通企画課　森下指導官】** 車庫証明につきましては、皆さんの方で直接はなかなかできないというのが実状だと思います。販売店の方にお願いをするというのが大半だと思います。車輌を取得する場合に

小山堯司（こやまたかし）	団地です。	警察署長から車庫証明を出しております。それにつきましては、皆様も経験があるかとは思いますが、2 km以内のところに車庫を置きたいという申請をされます。その時にその申請に基づいてそれが確かかどうかということを調査員が調べて、申請された内容の基準通りのものが設置されていれば車庫証明が出るという形です。今ご指摘のまだ路上駐車が多いというお話ですが、これは具体的にどの辺りというのは今お分かりになりますか。 　分かりました。団地の中でそれぞれお住まいになっている方のお考えもあるかと思いますが、車庫が少し離れており、そこまで行くのが面倒だという方も中にはいらっしゃいます。承知して団地内の通路といいますか、道路に止めてしまうという方が大半のようです。これにつきましては、当然団地の中のことでございますので、警察の方でも俗に言う青空駐車、これについて取締り等はしておりますが、やはり一番はお住まいの方達のモラルの問題だと思うのです。特に団地の方でしたら団地の方の組合といいますか、居住者の方達がそれぞれ検討して頂きまして、ちゃんと止めましょうよというふうにして頂くのが一番筋ではないだろうかと思います。当然私どもの方でも自治会等にお願いをしたりしておりますし、また皆様の方でもそれぞれ検討なさっていることもあると思います。沢山の方が一つのところに住んでいらっしゃるところでは色々な問題があるかと思いますが、それぞれのお住まいの方達にご協力を頂いて、路上駐車をやめて頂くようにまた話を持っていって頂ければありがたいと、このように思います。
春日久子（かすがひさこ）	①　日本がいくらいい車を作っても、日本は資源（石油）がないので、休耕地を利用してバイオエタノール等の研究をする研究費を出すとか、自動車協会からも国に要望したらどうか。	**【長野県環境部環境政策課　宮下主査】** 　バイオ燃料の関係ですが、先ほどお答えしたとおり研究途中にあって、地域特性等色々あるかと思います。先ほど太陽光発電についても、長野県の場合は冷涼な気候で日射量の時間も長いということで、太陽光発電が適している地域と言われております。ですから、地域地域によってどの再生可能なエネルギーが有効であるのか。また、バイオエタノール等作るにあたって遊休農地を使うのがいいのかどうかという点も含めて、今後研究が進むかと思います。国の施策についても、鳩山政権になりまして 25%削減ということになっておりますが、その施策内容がまだはっきりしていないところもございます。ですから、そのような内容も含めた上で今後どのようなことができるかどうかということについて、状

		況の変化を踏まえて検討して参りたいと思っております。すぐに遊休農地等を活用できるというような状況には至らないかとは思いますが、今後使えるものは使うというような形で研究して参りたいと考えております。 【協会　宇都宮会長】 　バイオ燃料につきましては、既に日本のメーカーでは作って、外国では走っている。ブラジルでは日本の車がバイオ燃料で走っておりますし、アメリカでも走っております。ただ国内の場合は、その燃料がまだ無く、燃料を補給するインフラがまだできておりません。 　それよりも今ハイブリッドと電気、または水素、そういうものを研究しております。もちろんバイオも一緒に研究しておりますが、バイオの場合はやはり埼玉県ぐらいの面積が遊休であるということで、これは農林省との関係も出てくると思います。休耕にしていれば補助金が出るというような状況だと、そちらの方が作るよりはまだいいというようなことになりますから、その辺は非常に難しいところだろうと思います。でも、日本のメーカーはもう既に外国ではバイオの車を走らせているということは事実ですから、そういうインフラができないとやはり国家的な戦略だろうと思いますもので、今後自販連を通じてそういう燃料も考えていかなければいけないと思っております。

2　車の安全確保のための車輌整備点検等に対する意見要望について

質問者	質　問　の　要　旨	摘　　　　要
禰津　利之(ねつ　としゆき)	①　高速道路利用者の増加に伴い、今まで高速道路を余り利用しなかったユーザーも高速道路を多く利用すると思います。それに応じて車輌整備不良によるアクシデント、或いは事故が多く起こるのではないかと懸念しております。 　法定点検に限らず、日頃の自動車のコンディションの重要性をユーザーに伝えるには、どうしたら良いか考えをお聞かせ頂きたい。	**【北陸信越運輸局長野運輸支局　小池専門官】** 　高速道路利用についてはご指摘のように、土日祝日の1,000円割引で利用者が急増し、このことは報道などもあり、大きな変化が見られると認識をしています。長野県内の高速道路の総延長は308.8㎞。全国第4位だそうですが、その特徴ですけれども山岳部で標高が高い区間を縫うように走るというようなところ。それから、カーブや橋梁、長大トンネルが多く、勾配の変化も大きくて気象の変化もとても激しいというような、大変厳しい条件と言えると思います。従いまして、ドライバーにとっても自動車にとっても厳しい条件であると言えると思います。 　法定点検と言われるものは、法で定められた点検ですが、日常点検と言われる点検を適切に実施して頂く、そのことが運転中のトラブルを避ける一つの大切な要因ではないかと考えています。「日常点検ってこんな、とっても簡単なんだよ」というパンフレット、点検項目を後ろに示してございます。それから冊子で「車の点検ってなあに？」という、日常点検はこのようなところをして頂ければ、法で定められた点検すべてをクリアしますという資料を配付させて頂いています。 　道路運送車両法では、点検及び整備というのは、使用者の義務ということになっております。自動車の使用者は自動車を点検し、必要に応じて整備をすることにより、自動車を保安基準に適合するよう維持しなければならない。このように規定をされております。日常点検や定期点検を実施して、また定期点検記録簿に記載をするという義務が課せられております。 　では、定期点検が何故必要なのかということですが、自動車は様々な部品で構成された機械です。その使用のされ方、また使用時間の経過、それに従い劣化や摩耗が発生し、その構造、装置そのものの性能が低下するということになります。そうすると、点検整備の必要性が発生をしてくる。点検整備を怠れば故障もしくは排出ガスの増加というような環境への影響、それから燃費の浪費などを招きかねないという状況になるわけです。
井澤　一夫(いざわ　かずお)	①　最近の自動車は、性能がよくなり故障等が非常に少なくなってきていることから少なくとも六ヶ月点検は要らないのではないでしょうか。 ②　ＩＴ化の進展やスペアタイヤのない車、ハイブリット車など新しい技術が急速に取り入られているが、故障時等の応急処置に戸惑う場合がある。応急処置等の講習会があると有りがたい。	
大久保　富子(おおくぼ　とみこ)	①　車輌点検については、今の法定点検の他に6ヶ月、１２ヶ月点検でしっかり車の安全確保をしていって欲しいと思います。点検の際に感じることですが、車検時に重量税が掛かり、ガソ	

	リンにも税金が掛かっているが、これら税金はもう少し何とかならないのでしょうか。	例えば、タイヤの空気圧が不足すれば安全上のトラブルを引き起こす。特に高速走行などにおいては燃費だけでなく、安全上、直接影響が及んでくるということで、ユーザーの皆様が、責任を持って自動車の状況を把握し、適切に処置をして頂くということが大切になると考えております。 点検整備の実施にあたりまして、ユーザーの皆様には自動車の使用状況、例えば一年間に1,000㎞も乗らないという方もいれば、20,000㎞使用するという方もいらっしゃいます。そういった使用状況に応じて構造や装置の種類、それから自動車メーカーなどが公表している点検整備の情報、こういったものを活用し整備をして頂く。もし必要があれば、専門的な知識を有する技術者などに相談をして点検をして頂くというようなことで、適正な使用が図られると考えております。 それから、安全の確保には、どのような取り組みをしたらいいかということですが、先ほど申し上げましたようにユーザーには義務を課してありますということですが、ただユーザーすべてが構造や装置に知識があるわけではありません。従って、点検整備に関して専門家の自動車整備工場、整備士にすべてお任せという事例も少なくありません。このことについては、日常点検や点検整備の推進運動、また街頭で車の状況を検査させて頂いて点検整備の必要性を PR しておりますが、自動車屋さんに全部お任せですよというユーザーもたくさんおりますし、アンケート調査結果でも、特に女性ドライバーを中心に整備工場にお任せというような状況になっております。ディーラーが点検整備をパックで勧めているということも、新車販売に合わせた点検整備実施率の向上という取り組みの一つというように考えております。 自動車は様々な使われ方をしますので、その性能や使われ方に沿った形で整備するということが必要だということを申し上げましたが、その必要性に疑問の声が何点か上がっておりますので、そのことにどう対応しているのかということについてお話をさせて頂きたいと思います。 実は、この点検整備の周期や項目につきましては、法定の 12 ヶ月点検、24 ヶ月点検を実施する前の車の状況の実態調査を実施しております。その実態調査の結果から点検の周期が制約される部品などの交換の状況とか痛みの具合、そういったものから判断をさせて
春原（すのはら）　奈央美（なおみ）	①　法定点検と車検の違いは何ですか。また、法定点検の義務化が廃止されたと聞きましたがなぜですか？法定点検が義務でなくなったら古い車などは事故の可能性が高くなるのではないでしょうか。	
百（もも）　瀬（せ）　明（あき）　子（こ）	①　車の性能がよくなっている現在、６ヶ月、１２ヶ月点検の必要性についてお聞きしたいと思います。	
柄木田英一郎（からきだえいいちろう）	①　車検時毎の走行距離表示はよいが、点検記録簿（写）を譲渡証明書に添付化させるように制度化して欲しい。 ・　旧車の場合は、法定点検記録簿にアドバイス表記、特に補追記を（部品用意の為） ・　車検証紛失の際の再登録簡素化 ・　補給部品供給体制の支援、協力を国内外・メーカー・各店毎にお願いしたい。メーカーの部品に関する総括相談先を表示するなど全国旧車愛好者に支援をお願いしたい。	

		頂いております。まったく部品が壊れない、そういった状況が見られれば、周期及び点検項目の大幅な簡素化ということも可能であると思いますが、現在、定期点検の必要性というのは、その調査結果では必要ということの判断をさせて頂いているところです。 それから、ユーザーの皆様にご理解を頂くという意味で、9月、10月を定期点検整備推進運動ということで全国的に展開をしております。これは私ども長野運輸支局だけではなく、点検整備推進協議会という自動車関係団体の協力を得ながら実施をしております。今年度は9月26日に長野市のマツヤショッピングセンターで、長野市が主催する交通安全フェアに協賛をさせて頂いて、点検整備の推進に関するブースを設けてマイカー点検教室、それから人と車のふれあい相談所と名付けました相談所を設けて登録、希望ナンバー等のご要望にお応えをしているところでございます。 それから、9月につきましては9月7日、14日、28日にそれぞれ街頭検査で、車の使用状況について確認をさせて頂いております。残念ながらこの中には不良の車が何台かございまして、整備命令という措置をさせて頂いているものもございますし、無車検の状況の車も見受けられるというような状況になっています。 最近、無車検については増加傾向にありまして、昼間の時間帯の街頭検査ですから、こういった中で無車検が見られるというのは、経済状況の悪化というのが影響しているのかな、というところも懸念しているところでございまして、引き続きその使用状況については確認をさせて頂く必要があると考えております。 それから6ヵ月点検、12ヶ月点検ですが、車の種類ごとに点検、周期について決めさせて頂いております。自家用の乗用自動車、いわゆる5ナンバー、3ナンバーについては12ヶ月、24ヶ月。1年、2年が周期で、6ヵ月点検というのは現在ございません。ただ、自家用貨物自動車では4ナンバー、1ナンバーをお乗りの方については、6ヵ月点検も法定の点検になっておりますので、車の使用の対応、例えば貨物と乗用では頻度が違うとか、積載された負荷の状況が違うとか、こういった判断で決定されております。 それから、法定点検の義務化が廃止されて、事故につながらないのかということですが、これについても客観的なデータに基づいて廃止をさせて頂いております。整備前の点検の結果を基に客観的なデータに基づいて点検項目等の見直しをさせて頂いておりますので、

		それが直接事故につながるということにはならないと考えておりますし、逆に定期点検の時期を逃して点検をしない。車検を取ったら車検は2年間保証されるものだという方が、ユーザーでいらっしゃいますが、車検証の裏面にも書いてあるとおり、国が行う車検というのは2年間もしくはその直近の定期点検の状況、使用状況を確認する。そういった趣旨でございまして、2年間保証するものではございません。従いまして、ユーザーが定期点検をきちっと実施して頂くということが前提になっておりますので、そのことはご理解を頂きたいと思います。私どもの内部では定期点検、法定点検が廃止されたという理解というのは、罰則がないからだというようにも言われています。定期点検整備をどんどん推進しようという方は、罰則を設けてでもやらせるべきじゃないかという方もいらっしゃいます。ただ、罰則を設けるということで、やらなかったから車が基準に適合しないかというとそうでもないわけです。きちっと法定と言われる点検項目を実施するのと他に、それ以上の点検項目をその方はなさっているかもしれません。そういった法制度上の解釈で罰則を設けるまでには至っておりません。ただ法令上は義務が課せられているということは、ご理解頂きたいと思っております。 【日本自動車連盟長野支部　中山所長】 　車輌点検から故障ということで、まとめてのお話を包括的にさせて頂きたいと思います。JAF の依頼内容のトップテンがございまして、これは一般道、高速道路も含めた数ですが、バッテリー関係のトラブルが第1位で、全国で 32.8%ぐらいです。それから、2番目にキー閉じ込みで、14.4%。3番目にタイヤのパンクが 11.5%ほどございます。長野県においても同じような傾向で、3位にパンクではなく落輪が長野県内では3番目に入っています。4番目にタイヤのパンクという順位です。この中でだいたい9対1の割合で一般道の件数が多いので、データ的には一般道の方へブレてしまうのですが、先頃 ETC 休日割引により大変休日に車が混んでいるのは皆様ご承知のとおりですが、それと共に危険度も増しております。ちなみに、高速道路で依頼される内容の1位がタイヤのパンクです。長野県内は 26.4%ほどです。次が燃料切れ 12.95%、3番目にバッテリー関係のトラブルという順位です。4番目に事故で、事故は 6.57%ぐらいです。

		実は点検の話に戻りますが、点検は決められているからという事ではなく、車の使用の方法とか頻度、そういったものに大きく左右される。 例えば、車検をやったばかりだから大丈夫と思ったら、パンクなどがあったりする場合もあります。そのためにも日常点検というものが必要になってきます。 先ほどの高速でのタイヤのパンクのトラブルが第1位ということですが、実はただ単純にパンクだけであればよろしいのですが、それが引き金となって大きな事故に結びつく可能性もあるということを、ご理解頂きたいと思います。高速道路というところは、ある一定の速度以上で走るというのが原則ですが、止まっていることだけでもう危険です。我々はサービスをする際に必ず後方警戒車というものを置きながら、お客様の安全と我々作業をしている場の安全確保に努めながら作業をしているのですが、故障して止まっているところに後ろからトラックとかが突っ込みますと、悲惨な重傷事故につながることになります。それ程、高速道路は危険であるということでございます。 点検の方に戻りますが、我々はマイカー点検講習会を定期的に行っています。配布資料の中で5ページにタイヤの3番目のチェック3「タイヤの摩耗」というのがあります。これは、スリップサインが出ていたら交換ですという内容での説明になっております。基本的には通常の日常点検の中で、タイヤの点検というのが大きな項目にもなってくるのですが、車を運転している以上こういったことを皆様にも理解して頂いて、安全に車をご利用頂くということをお願いしたいと思います。もし、見ても分からないのであれば、ディーラーに気軽に行って頂いて、内容を聞かれたらよろしいのではないかと思います。場合によってはオイルの特別サービスであるとか、そういったイベントなどもやっておられるディーラーがたくさんあります。 それから、大久保様の質問で、車輌点検の後半の部分で、税金の件でもう少し何とかならないでしょうかというご質問がございましたが、先ほど自販連の伏見様の方からもお話がありましたが、私どもJAFも税制改革フォーラムに加入しております。我々JAFというのはユーザー団体であるということで、ユーザーの皆様の意見を代弁して政府に伝えるというのを使命としているのですが、ここで　鳩山政権に代わり、暫定税率の撤廃であるとかそういったものがマニフェストに載り、また全体的な部分が見えてこないというのが

		正直なところだと思います。 　毎年、今ぐらいに正式な税制改革要望というのが出てくるのですが、まだ案の段階で出ております。ちなみに一節をご紹介させて頂きますと、自動車関係諸税の簡素軽減による合理的で公正な自動車税制の実現ということで、9 種類に及ぶ自動車関係の複雑な税金について抜本的な見直しを実施し、簡素軽減すべきであるという考えでおります。 　また、消費税の問題なども絡んでくるのですが、例えば車の取得段階で現行の体制ですと消費税、自動車取得税というのが両方同時に掛かってきますので、我々は取得税を廃止し、消費税のみとする。それから、保有段階の時点で自動車税、軽自動車税、自動車重量税がありますが、これも自動車税、軽自動車税にして重量税を廃止してもらいたい。それから、使用走行段階でガソリンに対する税金で揮発油税、地方道路税、軽油引取税、石油ガス税、ここでまた消費税というが掛かって複雑です。これを燃料走行税ということで一本化するというようなものを案として出しております。 　それから、暫定税率も廃止してもらう。これは、30 年来ずっと負担というのが、この前暫定税率が民主党のマニフェストに撤廃するというように載せられており、我々はこれを期待をしているところです。 　こういった要望を毎年作成致しまして、ユーザーの皆様の代表ということで、政府の方に投げかけ、改善を要望して参りたいと思います。 　それから我々支部の方では、地元選出の国会議員の方に改善要望を届け陳情をしたいと考えています。 【協会サービス部会　清水小委員長】 　点検につきましては、陸運支局を始め、我々販売店協会、整備振興会等でマイカー点検教室等を実施しております。しかし、マイカー点検教室ですと、一般的なオイルとか電気の燈火類の点検、そういうものが中心になります。IT の進化や、今はスペアタイアのない車も結構あります。また、先ほどから話がありますハイブリッド車等あります。多種多様の車がたくさん出ておりまして、それぞれによってバッテリーが上がってしまった時の対応方法とかも違って参ります。

		また、点検教室は年に何回か行われますが、そのちょうど良い時にユーザーの皆様が参加することもなかなか難しい面があると思います。 　従って、実際にお使い頂いている車に取扱説明書がございます。特に最近の取扱説明書は重要とか注意というところが大きく載っております。その取扱説明書で分からないところは、やはり自動車の販売をしたお店等に伺って説明を受けて頂くことが一番大事ではないかと思われます。我々お店の方としても説明については、親切丁寧にお答えをしておりますので、ぜひ分からない点がございましたらお寄り頂きたいと思います。 　それともう一点、部品の旧車に対する供給制度ということですが、一般的には各メーカーによって若干は違いますが、車の生産が終わった後 15 年前後は部品の供給がされております。15 年といっても今平成 21 年ですので、平成 6 年です。平成 6 年といいますと、まだそんな古い感じはしないと思います。それ以前につきましても、部品の供給につきましては、その部品の発注の頻度等に応じて相当長く供給させて頂いております。 　しかし、こちらに記載されている旧車ということになりますと、昭和 30 年とか 40 年というお車になってくると思います。メーカーの方では、その部分の自動車の部品は一台何万点もございますので、在庫とかというわけにはいかないのが現実ではないかと思います。しかしながら、我々販売店でもなるべくお客様の要望に応えられるように相談をしたり、リサイクル部品等の手配をしたりということで協力させて頂きたいと思います。 　また、メーカーそれぞれお客様相談室等がありますが、細かい対応等については、なかなか対応できないのが現実だと思いますので、それぞれのお店または、店長を通じて、困っていること等ございましたら、ぜひご相談を頂きたいと思いますので、よろしくお願いします。 **【北陸信越運輸局長野運輸支局　小池専門官】** 　ご意見の趣旨は、一時抹消をされてその一時抹消をされた際の、前は抹消登録証明書と言いましたが、それを紛失された場合に、それでもスムーズに登録できるように再交付などの措置を講じてほしいという趣旨だと考えております。 　一時抹消の証明書につきましては、抹消登録中に自動車の流通過程において、その所有

		権を第三者に対抗するために重要な書面です。常に自動車と一体として証明書が流通をして、不正登録を防止するために再発行はしない仕組みになっています。自動車につきましては、財産という扱いで国のファイルへ登録をして、国がその所有権について第三者に対抗するということになっています。従いまして、登録を一時抹消した車を再登録する場合における一時抹消登録証明書の紛失車輌については、所有権の移動について、きちっと確認をすることが必要になっています。そうした中でも、一時抹消から５年以内の所有権の変更がないものにつきましては、ファイルに登録されていますので、かなり手続きの簡素化はされております。そういったところは、法運用の厳正を期すという趣旨で、ご理解頂ければありがたいと思います。 　それから、この一時抹消登録証明書の検査の立場から見ますと、この車がいつ製作されたかという判断をする一つの材料とさせて頂いております。古い車ですと、製作年月日にさかのぼりまして基準の適用をさせて頂きますので、現在の基準で古い車を検査すると合格することができません。大変厳しい排ガスの規制等がございますので、合格することができない。従いまして、その一時抹消証明書をきちんと保管をして頂いて、製作年月日を明らかにしていくというところが大事だと考えております。 **【北陸信越運輸局長野運輸支局　小池専門官】** 　柄木田様からの質問で、法定点検記録分にアドバイス等の追記をというところと、定期点検記録簿譲渡証明書の添付化の制度改善要望といったことをご指摘頂いておりますので、回答させて頂きます。 　まず、車検時の走行距離表示につきましては、少し経緯をお話しますと、走行メーターの巻き戻しというような不正行為がございまして、公正取引を促すということで、車検時の走行キロを車検証に記載をするということを改善させて頂いておりまして、評価を頂きありがとうございます。ユーザーの要望から出た改善でございまして、こういったものの実現を図って参りたいというふうに考えております。 　定期点検記録簿を譲渡証明書に添付をするということにつきましては、ご要望の趣旨は中古車の売買において過去の整備状況の記録を譲渡証明書と共に発行をして頂けると、適

		正な取引といいますか、次のユーザーの方が適正に使用する。 　また、点検整備のためのアドバイスとなるというような趣旨だと理解をしております。趣旨は大変良く分かるのですが、譲渡証明書は前所有者が次の所有者に譲渡しましたということを証明する趣旨、それから定期点検整備記録簿につきましては、先ほど点検整備についてお話を申し上げましたように、前使用者が定期点検整備をした記録を保存しなければいけない。それから、車に備え置かなければいけないという規定で、規定の趣旨が全く根拠は別のところにございまして、これをリンクさせていくという制度の趣旨説明が私としては致しかねまして、なかなか困難なのかなと考えております。 　それから古い年式の車に限らず、このメンテナンスに関するアドバイスの表記については、サービス部会の方から先ほどご回答を頂いておりますが、私どもとしましても整備事業者には積極的にお客様のご用命事項のお伺いをする。 　それから整備事業者としてお客様に対するアドバイスを積極的にしていくというコミュニケーションを図って、何を頼まれて何を実施したのかという説明責任を果たして頂くということを、整備事業者の研修会等を通じてお話をさせて頂いております。 　特に、最近では大型車のホイールの脱落がございまして、大型車につきましてはメンテナンス上、例えば規定トルクで締め付けても一定走行すると少し弛みが生じるというのがありまして、その部分のメンテナンスを確実にお客様にして頂くという、アドバイス事項として、きちっと使用者の方に伝えていくというところを指導させて頂いております。 　柄木田様におかれましては、クラシックカーのユーザーということで、本当に専門的な知識の整備工場と親密なコミュニケーションをされて的確なアドバイス、的確な要望をされて頂くようにお願いをして、ご回答にさせて頂きたいと思います。 　それから、先ほど定期点検整備のところで少しお話の追加をさせて頂きたいのですが、実は定期点検整備の実施状況につきましては、車の経年劣化といいますか、そのことをお話しましたが、例えば 11 年、12 年、13 年と長い年月が経つとそれなりに点検して整備をする。そのことが必要になるわけです。ただ、私どもの調査結果によりますと、10 年、11 年と必要な時期になっていくと定期点検の実施率が、どんどん下がってきているというようなデータがございます。ですから、必要性と実施の状況が逆行しているというような状

		況がございまして、ご自身の車の使用状況にきちっと合わせた形で、重ねて定期点検を実施して頂くということをお願いしておきたいと思います。どうしてそういう状況が現れるかといいますと、どうも車の価値と定期点検の実施というところが一定リンクをしていて、車の価値が下がっていくと、だんだん定期点検もしなくなるという、もう交換してしまうから定期点検を実施しなかったとか、こういったところにつながっているのではないかというような分析もございます。従いまして、使用している間「やっておけばよかった」ではなくて、やはり予防整備という観点から、必要な整備を早めに実施をするというようなことが特に必要になってきているということを申し上げておきたいと思います。

3　交通事故防止活動とロードサービスに対する意見要望について

質問者	質問の要旨	摘要
こ やま たか し 小 山 堯 司	①　大型キャリアカーによる路上（旧１８号線）作業について 普段でも渋滞している道路、しかも近くに信号機のある交差点で、大型キャリアカーによる車の積み下ろし作業をしているところに幾度となく出会う。これにより益々渋滞し交通の大きな妨げとなる。車を販売しているものとして、交通法規の遵守はもちろんのこと、指導をする立場ではないかと思われる。善処してほしい。	**【長野県警察本部交通部交通企画課　森下指導官】** 路上で作業している大型キャリアカーですが、これに対するご意見につきまして、警察と致しましても小山様のご意見のとおりと考えております。 早速、自動車販売店等と関係者と連携致しまして、渋滞など他の交通に支障を来すようなことのないよう指導を行い改善を求めていきたいと、このように考えております。 なお、なかなか難しい面もございますが、指導に従わない悪質なものについては、検挙をする方向で進めたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。 **【協会　唐沢常任理事】** 小山様、ご質問を頂きましてありがとうございました。大変ご迷惑を掛けております。ただ、具体的に 18 号線とお書きになって頂いておりますが、おそらく県内各地でこういう光景が、見られているのではないかと思います。 私ども協会の中では、以前より長野県警のご指導も頂きながら、路上でのキャリアカーの作業については、十二分に留意するようにとまた、販売会社では店舗のリニューアルを進めておりまして、特に大型店化をしてきております。 従って、基本原則では店の中、構内でキャリアカーが作業できる、あるいは構内に乗り入れられるというスペースを作っております。ただ、中には相当古い店舗もございまして、なかなかそれができない。物流関係の会社に対しては、深夜、早朝、交通量が極めて少ない時にお願いをしております。協会全体の中では以前より意思統一を図っておりまして、道路を使われるお客様に渋滞を起こすことのないように、社内ではキャリアカーが来た時には、社員が前出と後ろに立って渋滞を起こさないような交通整理をしなさいという指導もしております。 ただ、メーカー系ディーラーではなくて、車の販売業界全部が啓蒙していかなければならないと思っているのですが、一般業者等のこともありまして、なかなか同一歩調には、
な し だ　ひろしげ 梨子田　大茂	①　私は、営業関係の仕事をしていますが、運転している時に何時も思う事が有るのですが、“ここの道路標識はおかしいのでは”とか“交通量のわりに信号機の赤の時間が長い”と思うケースなどよく有ります。この２つのケースは、共に渋滞を招きひいては余分なＣＯ２排出及び交通事故のリスクＵＰへと繋がると思います。 そこでご提案なのですが、私のように営業関係に就いている者もしくは運転する機会の多い人でしたら少なからず、同様なことを考えていると思いますが、現段階ではそんな考えを反映する場がないのではと思います。各警察署に	

	要望・意見の受理体制を整えて頂き要望の多い箇所に付きましては、道路標識の変更なり信号機の調整をしたら如何でしょうか、より身近に警察署を感じることになると思います。	ならないというのが現実です。 従って、先ほど県警の方がお話されましたが、あまりにもそういったことが頻繁に行われるようなところについては、メーカー系についてもどんどんご指摘を頂ければと思っています。いずれにしましても、こういうことはあってはならないと思っておりますので、皆様方の更なるご指導をお願いしたいところでございます。
原田（はらだ）　一亥（いちい）	①　観光長野県と云われていますが、道路標識、路面標識、観光施設標識が不親切ではないかと思われます。道路の知っている人が考えて設置されているような気がします。観光長野県は、県外車が多く、外部の意見を聞き設置されるべきと思います。交通事故防止にもなります。 ・　道路標識について、電柱、樹木が支障になり見えない。 ・　路面標示について、左折、右折、直進標示は、もっと手前から標示するとか、空中に標示すべきです。 ・　観光施設案内について、施設迄標識を立てるようにした方がよい。	**【長野県警察本部交通部交通企画課　森下指導官】** 梨子田様、原田様両名のご意見について説明をさせて頂きます。信号機の他、道路標識あるいは道路標示のうち横断歩道、一時停止など、いわゆる交通規制に関する規制標識、表示につきましては、公安委員会、警察が設置して管理をしております。道路標識の設置にあたりましては、その交通規制の実効が上がるように自動車の運転者はもちろんのこと、歩行者あるいは、自転車利用者の皆様から見やすいように、また道路や交通の状況に応じ必要と認められる場所、それから標識の種類等を検討して設置しております。そして、設置後においても点検を行い管理しております。 そこでお話のありましたように、標識がおかしいのではないか、あるいは見えづらい、信号機の赤色が長いのではないかということですが、道路標識、信号機に関しますご意見、ご要望につきましては、警察本部あるいは各警察署、交番駐在所において、それぞれの直接の申し出、あるいは郵便、電話等で受け付けております他、警察本部、県警のホームページ、各警察署の交通課には受付窓口として信号機ボックス、標識ボックスという名称を開設しまして、皆様方のご意見、ご要望を受け付けております。ご意見、ご要望を頂いた方には、対応結果等につきましても回答をさせて頂いております。皆様方においてそれぞれお気づきの点がございましたらご意見、ご要望を寄せて頂きたいと思います。 また、国や県の道路管理者においても、同様の標識ボックスを開設しておりまして、同じようにご意見、ご要望を受け付けております。警察の方に来た内容で国、県のものにつきましては、私どもの方からそれぞれのところへ。逆に国、県の方に行った要望で私ども警察のことにつきましては、向こうから私どもの方へ連絡が来るようになっておりますので、よろしくお願い致します。
大久保（おおくぼ）　富子（とみこ）	①　交通事故防止活動のための交通安全教室等は、それぞれの立場できめ細やかな指導がなされていると思いますが、更に、高齢者や女性ドライバー等への指導も入れて続けていって欲しいと思います。	

土屋千里（つちや ちさと）	①　児童や幼児に対する交通安全教室では警察官や安協の指導員によるご指導を毎年いただいています。しかしながら特に幼児においては大人が話をしただけではあまり印象に残らないように思います。説明パネルやハンドパペット等を使い、分かり易く説明していることは良いと思いますが、幼児の場合は、話だけでは教えられたことを道路で実行に結びつけることは難しいようです。実際に道路を歩く、又は体育館等に実物大模型を設置して体を動かして覚えてもらうことや、警察や市町村、アニメのキャラクター等の着ぐるみを活用するなどして交通安全教室が幼児の印象に強く残るように、更なる工夫を凝らして実施していただきたい。幼児が道路で交通ルールを意識できるようにすることは交通事故を防ぐ一策に繋がるのではないかと思います。	**【長野県警察本部交通部交通企画課　森下指導官】** 大久保様、土屋様から頂きました、交通安全教室等のことですが、現在私ども警察では、ご承知のとおり警察本部、警察署におきまして、自治体または先ほどから話が出ております、自動車店協会、交通安全協会、交通安全支援センター等の交通安全団体のご協力を頂きまして、交通安全教育を実施しております。 そこで、本年8月末までの幼児から高齢者までの各年代に対します交通安全の実施状況ですが、交通安全教室や各種講習会が、3,953 回本年に入りまして実施しております。約31万9,000人余りの方にご参加頂きました。中でも高齢者に対する交通安全教室、講習会ですが、県下で3,225回開催をしております。また、女性ドライバーを含めました運転者に対しましては、725 回実施しております。交通事故防止に関しましては道路の利用実態に応じた交通安全教育等による交通のルールあるいは交通マナーは周知徹底が大切でございますので、それぞれ皆様方に適した方法、内容等で分かりやすく交通事故の現状、交通事故防止のポイントについて説明しております。 ご承知だと思いますが、平成 17 年以降交通事故の件数、死者数、負傷者数につきましては減少しておりますが、減少しているとは言いましても毎年100名を超える多くの方々が交通事故で尊い命を奪われているという現状にあります。 交通事故死全体に占める高齢者の割合が高いことも私どもは重く受け止めております。 更に、本年8月末の児童・幼児に対する交通安全教室では、県下で358回実施しております。児童・幼児に対する交通安全教室は、先ほど大久保様、土屋様からご意見が出されたように、それぞれ児童・幼児の記憶に残り、その後の交通安全において児童等が自分自身が安全適切な行動が取れるようにということで、学校、保育園等とも相談しながら実施しております。ご意見にもありましたが、実際に道路を歩くなどの行動を取る。注意すべき点などについて教える安全教室、あるいはダミー人形を使った衝突実験、大型車輌が左折する際の内輪差、これによります巻き込み実験など、交通安全について私どもの講話のみではなく参加者が目で見て実際に体験できる、学んでもらうという体験型の交通安全教室も実施しております。しかしながら受講して頂きます学校、保育園等の時間的な制限と

		か場所の問題等がありまして、すべてにおいて体験的な安全教室が実施できないといった状況もございます。 　また、交通安全教室につきましては、子供さんだけではなく保護者の方にも一緒になって、交通安全について考えて頂くための教室なども合わせて実施しているところですが、大久保様、土屋様から貴重なご意見を頂きましたので、今後とも関係者に連絡をして幼児から高齢者、また歩行者から運転者のあらゆる方々を対象として、創意工夫を凝らした交通安全教室を実施して参りたいと、このように考えております。数字的なものも出しましたが、引き続き交通安全教室を実施して参りますので、どうか皆様のご協力のほどよろしくお願い致します。 【協会　上原専務理事】 　協会事業には、交通安全教室の実施なども含まれています。従って、毎年要望に基づき県内各地で交通安全教室を開催しています。交通安全教室の実施状況につきましては、年々実施回数が増加傾向にありますが、協会の事業として出来るだけ皆様の交通安全教室開催要望に沿えるよう努力しています。 　配布資料に交通安全教室の開催状況が新聞報道されたものを添付しましたが、内容的には、寸劇と腹話術の状況が大きく報道されています。 　協会の行う交通安全教室には、この他にダミー人形を使用した乗用車による衝突実験や大型トラックを使用した死角部分を捉えての巻き込み実験、自転車への安全な乗り方などのカリキュラムも含めて行っております。 　高齢者に対する交通安全教室の開催については、昨年は１１回、本年は9月末で１４回を数えていますが、場所的な問題がない限り実体験型の交通安全教室を基本として寸劇や腹話術を含めた内容で行っております。 　次に保育園に対する交通安全教室ですが、本年は保育園に対して親子で一緒に学ぶ教室になるよう依頼をし、園児に対して質問形式を取り入れ父母の皆さんに交通ルールを守ることの重要性について認識をして頂く内容で行っています。 　例えば、

		○　信号交差点を渡るときは、どのようにするのですか。その時、お父さん･お母さんは、どのように言いますか。 ○　横断歩道を渡るときには、どのようにしますか。その時、お父さん･お母さんは、どのように言いますか。 ○　車を運転するときには、携帯電話を掛けてもいいですか。 などの質問をしております。 園児の皆さんからは、 ○　お父さん･お母さんは、車を運転するときに携帯電話を掛けながら運転している。 ○　お父さん･お母さんは、信号機が赤のときでも交差点を渡ってしまう。 などと、父母の皆さんが交通ルールを無視した行動を取っていることが、多くの園児から跳ね返ってきます。 この様な実態を捉え、交通安全に対する知識の習得は、園児の身近にいる親の行動が最も大切であることを認識して頂くよう、教室の内容にも工夫を凝らしています。 ぬいぐるみを着ての安全教室の関係ですが、実際にぬいぐるみを着て園児の皆さんと一緒に交差点を渡り、その課程での安全指導にも努めています。 協会の行っている交通安全教室の内容について概要を説明しましたが、皆様方から要望があれば現場に出向いて、出来る限り希望される内容で交通安全教室の開催をしたいと思いますので、協会の方へご連絡を頂ければと思います。 協会としましては、一人でも交通事故の死者が減ればとの目的から、料金などは頂かずに行っておりますので、気軽に相談をして頂ければと思います。
遠山由紀（とおやまゆき）	①　保険に付与しているロードサービスをＪＡＦに統一することは出来ないでしょうか？ ＊　保険に付与しているロードサービスは、車に対してＪＡＦは契約者ですので、保険に付与しているロードサービスとＪＡＦのメリ	**【日本自動車連盟長野支部　中山所長】** JAFは昭和38年設立からロードサービスの専門ということで、大変多くの方に信頼をされ今に至っております。遠山様が言われているのは、もしかしたら誤解をされているかもしれませんが、全部保険の仕事はJAFというようなことなのでしょうか。保険に付与しているロードサービスをJAFに統一することはできないのでしょうか、というようなことだったのですが、そもそもJAFと損保会社とはそれぞれ提携を結んでいるのですが、別組織

	ットの部分を統合して、保険に付与しているロードサービスをＪＡＦに統一したら良いのではないでしょうか。	です。 まず、JAF のロードサービスと損保の付帯のロードサービスは全く別物と思って頂きたいのですが、損保のロードサービスはあくまでも付帯サービスとなっており、車に対してかかってきます。JAF では人、会員に対してが基本となっております。ただ、損保の付帯の保険でも大変素晴らしいものであると私自身も思っておりますが、当然私も任意保険で損保に加入しております。事故の補償であるとか万一の時の保証というのは、大変素晴らしいものを持っております。保険会社の内容によっても違いますが、例えば宿泊が付いているとか、そういった厚い保証もあるようです。そういった部分では良いのですが、実は条件によって利用できない場合というのもあります。 ここで我々JAF と損保の提携という部分になるのですが、例えば損保だけで JAF に入っていない場合ですと、損保ではパンクの応急修理であるとか、これから冬になり雪が降ってきまして、雪道でのスタッグ、こういったものが対象外になっています。損保と提携して JAF の会員であれば、そういったところもカバーできるというような形になっています。今後ともそういった意味で、お客様のためになるように損保会社とも提携し、内容の充実を図って参りたいと思います。 それから柄木田様、お褒めのお言葉を誠にありがとうございます。JAF では、ロードサービス隊員の教育に力を入れており、昨年来から検定制度というものを実施しました。 目的と致しまして、接客並びに技術の向上を 4 級から始まって 3 級、2 級、1 級というように、社内の資格ではございますが、職員のモチベーションの向上につながるように努力、推進しております。 また、会員様向け用ということで私どもの「JAF メイト」や、メイトを送る際に包んであるラッパーであるとか、JAF のホームページも大分変わって参りまして、会員優待施設の充実ということに取り組んでおります。お陰様で今年の 5 月から長野県内の地域のページが加わりまして、長野支部で受け持ったホームページの一部もあります。 より県内の会員の方に対してもサービスを充実するように取り組んでおりますので、機会がございましたらご覧になって頂ければと思います。
柄木田英一郎（からきだえいいちろう）	① JAF を利用している。県内外先別全て対応（ＴＥＬ、補修、アドバイス）が親切で安心である。感謝申し上げます。	

4　使用済自動車の不法投棄防止等を目的とした自動車リサイクル法に対する意見要望について

質問者	質　問　の　要　旨	摘　　　　　要
梨子田（なしだ）　大茂（ひろしげ） 大久保（おおくぼ）　富子（とみこ）	①　現在、廃車車輌の個人所有は禁じられていませんが、部品の取り外しや部品を自己所有の他車に取り付けは、禁止されています。昨今の経済状態により多くの方が、収入減になっていることを考えても、安い中古車を見つけてきても、メーカーから部品の供給が打ち切られている場合があり、以前でしたら解体業者から部品を購入し取り付けが出来ました。 　部品取りしたいが為に、自動車一台を自己所有地に放置しているケースが有るのではないでしょうか？ですので、リサイクル法の緩和措置を取ることにより、そうした車がリサイクルに回るケースが多くなりませんでしょうか？ ①　車のリサイクルに対する意識が高まるリサイクル法は良いことだと思います。	**【協会　仁科副会長】** 　私どもはリサイクルセンターもございまして、ここにはだいたい 13 年越えの車が 6 割ぐらい入っておりまして、確かに個々で部品をお使いになるケースも非常に多いのですが、特に最近の車は同じ銘柄、同じ名前の車であってもほぼ同じ箇所の部品であっても、その部品がピタリと合うのがほとんどありません。これは日進月歩の中でそうなっているわけですけが、リサイクルセンターへ古い車の部品を買いに来られても、それを買って帰られて付けてみたが合わないというようなケースも非常に多いわけです。個々でお持ちになって、いつか他の車のために部品取りをして使うというのは、非常に今難しくなってきております。ですから、カーライフ全体、社会全体の中で私どもリサイクルセンターがパーツとしてストックをしまして、そして必要な方に同じ年ものの車のパーツを提供できるというシステムもございますので、できればそういう大きなサイクルというか、リサイクル、リユースという、そういう中でご使用頂ければ非常に効率的というか、環境あるいは盗難も含めて、安全の中でそういう形を取れるんじゃないか。また、ネットでも大分古い物も準備されたり、それ専門の検索できるルートもございますし、またリサイクルセンターの方へお問い合わせ、販売店の窓口でも結構ですが、頂ければ必要な部品があらゆるルートによって探すことも可能かと思います。 **【長野県環境部廃棄物対策課　塩原技師】** 　自動車から部品取りをして活用するということは、資源の有効利用という観点からも大変有益な行為であると認識しております。しかしながら、生活環境の保全とリサイクルの促進という観点から使用済自動車からの部品取りを業として行うにあたっては、施設にかかる基準及び申請者の能力にかかる基準に適合する自動車リサイクル法の許可業者が行うことになります。解体業者で取り除かれた部品、使えるものはリユースパーツとして整備業者ですとか、ユーザーに販売等されることになります。なお、そこでカーステレオで

		すとかカーナビ等の付属品を取り外す行為については、使用済自動車の解体までを行っているとは解釈されていないと考えられています。個人が部品取り目的で自動車を所有しているかどうかについては把握できませんが、法律で自動車が使用済自動車となった時は、自動車リサイクル法の登録を受けた引取業者に引き渡さなければならないと義務付けられていますので、承知して頂きたいと思います。 　また、その制度の中でリサイクル料金の前払いの預託制度ですとか、車検残存期間分の自動車重量税の還付制度等により、最終所有者が使用済自動車を引取業者に引き渡す誘導措置が設けられております。 　制度の説明になりましたけれども、以上です。 【リサイクルセンター　飯塚所長】 　リサイクルセンターからお答え申し上げます。 　使用済自動車には、公害というか、害を与えるものが非常に多く含まれております。フロン、エアバッグ、バッテリー、ガラス類、タイヤです。 　それからオイル類、廃液、ウインドウォッシャー液ですが、そういうものを適正に処理しなければ困るわけですが、今まであまり適正に処理されていなかったということに鑑みてリサイクル法が制定されました。 　処理をきちんとやり消費者の皆様、国民の皆様に公害のない社会を提供していきたいという趣旨でやっております。 　リサイクルセンターへ出して頂いた使用済自動車につきましては、98%から 99%までリサイクルされております。リサイクル法が制定され新たに、最後に　残った鉄屑を電炉に入れて熔かしてしまうという方式を取りリサイクル率が非常に高くなりました。 　現在リサイクルセンターでは全国でも有数のリサイクル率を誇っております。もし機会がございましたら見学に来て頂ければと思います。

【協会長まとめあいさつ】

長時間にわたりまして、各４項目について色々ご質問を頂き本当にありがとうございました。

私どもの回答が十分皆様方にご納得頂けるかどうか、少し心配でございます。また、不十分な点がありましたら私ども自販連の本部または、各ディーラーの本社、または、各営業所の方へお問い合わせを頂ければありがたいと思います。

いずれにしましても、今後お客様のご要望を伺い、メーカー、ディーラーが一体となり、車を通じた豊かな地域社会づくりに邁進したいと思います。引き続き当協会は企業としての倫理意識の高揚と、徹底したコンプライアンスの元、お客様に親しまれるディーラー経営を元に、自動車に関連する法制と税制に関する要望活動の推進。環境、消費者の交通安全対策に取り組み、安全安心をお客様のご要望に応えられるようなディーラーづくりに努力致すつもりでございます。

今後ともよろしくご指導のほどお願いいたします。本日はどうも、大変ありがとうございました。

以上